

**О. Г. Клюбко** (oleg.kliubko@gmail.com),  
 магистр экономики, ведущий специалист по  
 внешнеэкономической деятельности  
 Стародорожское райпо  
 г. Старые Дороги, Республика Беларусь

**Н. В. Яцевич** (natyatsevich@yandex.ru),  
 канд. экон. наук, доцент  
 Белорусский торгово-экономический  
 университет потребительской кооперации  
 г. Гомель, Республика Беларусь

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье рассматривается состояние и развитие транспортной инфраструктуры Республики Беларусь на современном этапе развития национальной экономики.

The article discusses some aspects of development of transport infrastructure of the Republic of Belarus at the present stage of development of the national economy.

*Ключевые слова:* транспорт; инфраструктура; транспортная инфраструктура.

*Key words:* transport; infrastructure; transport infrastructure.

Транспортная инфраструктура играет важную роль в обеспечении устойчивого развития национальной экономики Республики Беларусь, поскольку наличие разветвленной сети железных и автомобильных дорог, а также магистральных газо- и нефтепроводов имеет для нее стратегическое значение. Кроме того, транспортная система является ключевым фактором для развития других отраслей национальной экономики, а также обеспечения условий жизнедеятельности общества.

Без комплексного и системного решения проблем развития транспортной инфраструктуры и всех форм логистики невозможно добиться существенного роста ВВП, осуществить качественный прорыв в экономике, повысить экономический потенциал предприятий и регионов, а также конкурентоспособность отечественных производителей, обеспечить достойное качество жизни населения страны.

Все виды транспорта республики составляют единую систему (транспортную инфраструктуру), что отражено в нижеследующей таблице.

**Данные о количестве организаций транспорта в Республике Беларусь в 2011–2015 гг., единиц**

Организации	Год					Отклонение (+; –)		
	2011	2012	2013	2014	2015	2014 г. к (от) 2013 г.	2015 г. к (от) 2014 г.	2015 г. к (от) 2011 г.
Транспортные организации, всего	8 404	10 338	13 696	13 793	13 228	97	–565	4 824
В том числе:								
железнодорожного транспорта	8	8	8	8	8	–	–	–
по перевозке автобусами	231	592	603	584	538	–19	–46	307
городского электрического транспорта и метрополитена	8	8	8	8	8	–	–	–
автомобильного грузового транспорта	4 616	6 229	9 073	9 048	8 502	–25	–546	3 886
внутреннего водного транспорта	4	4	5	3	4	–2	1	–
воздушного транспорта	16	13	15	15	16	–	1	–
Примечание – Составлено авторами на основе источника [1].								

Экономико-географическая компактность территории Республики Беларусь обуславливает широкое использование автомобильного транспорта. Количество автотранспортных предприятий по состоянию на 1 января 2016 г. по сравнению с 2011 г. увеличилось на 3 886 единиц, но важно учитывать, что за 2015 г. оно сократилось на 546 единиц, большая часть которых находится в частной собственности. Количество транспортных организаций по перевозке автобуса-

ми в 2015 г. в сравнении с 2011 г. также увеличилось на 307 единиц, но вместе с тем за 2015 г. было ликвидировано 46 единиц транспортных организаций по перевозке автобусами. Главные их функции состоят в обеспечении эффективной организации перевозок грузов и пассажиров в соответствии с потребностями заказчиков (потребителей).

Основную часть перевозочной работы в республике выполняет железнодорожный транспорт, представленный Белорусской железной дорогой, которая является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Железнодорожный транспорт республики является частью евроазиатского железнодорожного комплекса и обслуживает логистическую систему внешней торговли. Белорусская железная дорога соединяется через Польшу с железнодорожной сетью стран Балтии, СНГ и Западной Европы. Пограничная инфраструктура железной дороги на западных границах развита с учетом того, что здесь стыкуются железнодорожные линии с различной шириной колеи.

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг железная дорога имеет на пограничных переходах необходимые обустройства, способные переработать всю номенклатуру перевозимых грузов. Основные перегрузочные мощности расположены в Брестском и Гродненском железнодорожных узлах. Особое внимание уделяется контейнерным перевозкам (транзитным, экспортно-импортным, внутриреспубликанским). На станциях имеется более 20 контейнерных терминалов по переработке крупнотоннажных контейнеров и 19 терминалов по переработке среднетоннажных контейнеров. Большое внимание уделяется не только техническому оснащению терминалов, но и совершенствованию существующих услуг, оказываемых грузовладельцам с целью организации доставки грузов по принципу «от двери до двери» либо по принципу «железнодорожная станция – склад получателя». Белорусская железная дорога активно сотрудничает с железными дорогами России, Польши, Германии, Литвы в реализации ряда проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами. Одним из приоритетных направлений интеграции Белорусской железной дороги в общеевропейскую транспортную сеть является ее сотрудничество с международными транспортными организациями – Советом по железнодорожному транспорту государств СНГ и стран Балтии, межправительственной Организацией сотрудничества железных дорог, Международным союзом железных дорог и др. [2].

Водный транспорт является составной частью транспортного комплекса Республики Беларусь, обеспечивающим перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях (протяженностью около 2 000 км) в приречные пункты, переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах рек Припяти, Днепра, Сожа, Березины, Немана, Западной Двины. В системе водного транспорта работают 10 речных портов (Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно), 4 предприятия водных путей (в городах Гомеле, Пинске, Мозыре, Бобруйске). Доля водного транспорта незначительна в транспортном комплексе страны, она не достигает 1% общего грузооборота. По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы. Речные порты Гомеля, Бобруйска, Бреста, Мозыря имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, перемещающихся в смешанном сообщении. Республика Беларусь создает собственный морской торговый флот и осваивает новые грузопотоки экспортных грузов в страны дальнего и ближнего зарубежья. В структуру водного транспорта входят судостроительные предприятия и транспортно-экспедиционные компании (ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская судоходная компания», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания»).

Водные пути на территории Республики Беларусь от г. Бреста до границы с Украиной (Днепровско-Бугский канал и река Припять) находятся в удовлетворительном техническом состоянии и относятся к четвертому классу внутренних водных путей международного значения. На территории Польши, реке Буг, водные пути находятся в ограниченно годном для транспортной эксплуатации состоянии. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения водный путь Днепр – Висла – Одер относится к магистральным водным путям Е40. Развитие торговли между Востоком и Западом, перегруженность железнодорожного и автомобильного транспорта все более настойчиво требуют восстановления этой водной системы. К этой транспортной системе тяготеет ряд грузопотоков Беларуси, Польши, Украины и других европейских стран, объем которых оценивается миллионами тонн (уголь, руда, металл, удобрения, соль, сахар, щебень, торф, лес, сапропели), а также грузы из стран Скандинавии. По этому водному соединению можно перевозить до 4 млн т грузов в год [3]. В направлении Беларусь – Украина – Германия расстояние по соединению рек

Днепра, Вислы, Одера на 1 000 км короче, чем по соединению рек Дуная и Майна. Данное водное соединение позволит снизить нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт, сократить затраты на перевозки, а также уменьшить вредное воздействие транспорта на окружающую среду. Водными путями этого соединения могут осуществляться и туристические поездки на судах [2].

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс государственных предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами. Развитие воздушного транспорта, как наиболее мобильной составляющей транспортной инфраструктуры современного государства, имеет исключительное значение. Преимущество воздушного транспорта заключается в высокой скорости и срочности доставки грузов в любом направлении и в труднодоступные районы в чрезвычайных ситуациях. В Республике Беларусь имеется сеть аэропортов, из которых проложены авиатрассы в более чем 30 городов СНГ, а из главной воздушной гавани страны – международного аэропорта Минск-2 – выполняются рейсы в ряд городов Европы, Азии, Америки и Африки. Крупнейшая национальная компания «Белавиа» с 1997 г. является членом Международной ассоциации авиаперевозчиков (IATA), интегрирована в современную структуру европейских авиаперевозок и имеет специальные коммерческие соглашения с 48 авиакомпаниями. Она постепенно переходит на новую авиатехнику, отвечающую требованиям безопасности и экологичности. Это позволяет наращивать перевозки пассажиров. Компания «Трансавиаэкспорт» специализируется на перевозках грузов в страны Европы, Южной Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются наиболее подходящими пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку для зарубежных, осуществляющих полеты из центральноазиатских стран в Европу, а также Ближнего Востока в Скандинавские страны [2].

Очевидно, что высокой эффективности транспортного обслуживания любой сферы экономики страны можно достичь только в том случае, если проектировать и оптимизировать не отдельные виды сообщений, а всю транспортную сеть, рассматриваемую как единое целое, состоящее из разнородных звеньев, различающихся своими функциями и возможностями. Транспортная сеть предназначается для удовлетворения спроса на перевозки конкретного региона с учетом его структуры. Единый подход позволяет значительно сократить расходы всех ресурсов, в том числе и временные, а также обеспечить максимальную пропускную способность сети при ограничениях на объем используемых ресурсов. Рассмотрение транспортной сети как единого целого позволяет установить рациональное соотношение между всеми видами транспорта на всевозможных направлениях перевозок и предотвратить необоснованное дублирование линий перемещения различными видами транспорта, что практически неизбежно при изолированном анализе отдельных транспортных систем.

Различные виды транспорта должны функционировать во взаимосвязи, обеспечивая единоеобразие транспортного обслуживания клиентов. Единство транспортной системы достигается:

- в технической сфере взаимодействия, которая предполагает унификацию, стандартизацию и согласование параметров технических средств разных видов транспорта, а также пропускной и перерабатывающей способности взаимодействующих систем;
- в технологической сфере взаимодействия, которая обеспечивается единством технологии, совмещенных и взаимоувязанных графиков работы транспорта, отправителей и получателей грузов, непрерывных планов-графиков работы транспортных узлов;
- в информационной сфере взаимодействия, которая обеспечивает совместимость информации по содержанию, формам представления, скорости и своевременной выдаче информации одним видом транспорта для принятия решений на другом;
- в правовой сфере взаимодействия, основу которой составляют различные нормативные документы: Устав железнодорожного транспорта, Устав внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, Устав автомобильного транспорта, сборник правил перевозок и тарифов, правила планирования перевозок, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок, Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров;
- в экономической сфере взаимодействия, основу которой составляет единая система планирования, распределение перевозок по видам транспорта, наличие или отсутствие ресурсов;
- в использовании наработанного опыта взаимодействия разных видов транспорта [4, с. 317].

Таким образом, Республика Беларусь имеет достаточно развитую транспортную инфраструктуру, отвечающую современным требованиям. Ее роль в экономике страны имеет стратегическое значение не только с экономической точки зрения, но и социальной, культурной, научной и др. В условиях интеграции экономики Республики Беларусь в мировое экономическое пространство, а также формирования ЕАЭС улучшение и повышение конкурентоспособности транспортной инфраструктуры страны должно стать одним из приоритетных направлений развития.

#### **Список использованной литературы**

1. **Транспорт** и связь в Республике Беларусь, 2016 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 15.09.2016.
2. **Петухова, Н. Г.** Транспортно-логистический потенциал Республики Беларусь / Н. Г. Петухова, Т. В. Бондарева // Потребит. кооп. – 2015. – № 4 (51). – С. 38–48.
3. **Об утверждении** стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 9 авг. 2010 г. № 1181 / Нац. центр правовых актов Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа : [http://www.gki.gov.by/docs/programma\\_tranzita\\_2011\\_2015.pdf](http://www.gki.gov.by/docs/programma_tranzita_2011_2015.pdf). – Дата доступа : 15.01.2017.
4. **Канке, А. А.** Основы логистики : учеб. пособие / А. А. Канке, И. П. Кошечая. – Москва : КноРус, 2010. – 575 с.